

juni
2016



Vervaardiging van transportmiddelen Concurrentievermogen van de sector

De opdracht van de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie bestaat erin de voorwaarden te scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België. In dat kader stelde de Algemene Directie Economische Analyses en Internationale Economie deze publicatie samen, waarin de belangrijkste determinanten van het concurrentievermogen in één sector toegelicht worden.

FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie
Algemene Directie Economische Analyses en Internationale Economie
Dienst Concurrentievermogen
Vooruitgangstraat 50
1210 Brussel
Ondernemingsnr.: 0314.595.348
<http://economie.fgov.be>

Tel. (gratis nr.): 0800 120 33

Vanuit het buitenland: +32 800 120 33

 facebook.com/FODEconomie

 [@FODEconomie](https://twitter.com/FODEconomie)

 youtube.com/user/FODEconomie

 linkedin.com/company/fod-economie

Verantwoordelijke uitgever: Jean-Marc Delporte
Voorzitter van het Directiecomité
Vooruitgangstraat 50
1210 Brussel

Internetversie



I Inleiding

I Sectoraal concurrentievermogen

Prestaties

- | Toegevoegde waarde
- | Omzet
- | Financiële gezondheid

Vraag

- | Buitenlandse handel
- | Verwevenheid met andere sectoren
- | Afzetmarkt

4

Middelen

- | Arbeid
- | Kapitaal
- | O&O

Omgeving

- | Demografie van ondernemingen
- | Marktwerving
- | Reglementering

I SWOT-analyse

10

10

12

13

14

14

15

15

17



Inleiding

De prestaties van verschillende sectoren op het vlak van concurrentievermogen kunnen sterk verschillen naargelang de vooropgestelde determinanten. Als aanvulling op de “Boordtabel van het Belgische concurrentievermogen”, de halfjaarlijkse analyse van de prestaties van de volledige economie, analyseert de FOD Economie nu ook het sectorale concurrentievermogen.

De eerste sector die geanalyseerd wordt is de “vervaardiging van transportmiddelen” (CL in de NACE nomenclatuur). De toegevoegde waarde en de tewerkstelling van die sector ontwikkelden zich in België minder gunstig dan in de eurozone (in de periode 2008-2013). Naast het gewicht van de sector in termen van toegevoegde waarde, is het ook een belangrijke exportsector die nauw verbonden is met andere sectoren¹. Om die redenen gaat deze analyse dieper in op de sector.

De sector “vervaardiging van transportmiddelen” is onderverdeeld in twee groepen: de vervaardiging van auto’s (NACE Rev.2, C29) en de vervaardiging van andere transportmiddelen, waaronder scheepsbouw, rollend spoorweginfrastructuur, lucht- en ruimtevaartuigen alsook fietsen en motorfietsen (NACE Rev.2, C30).

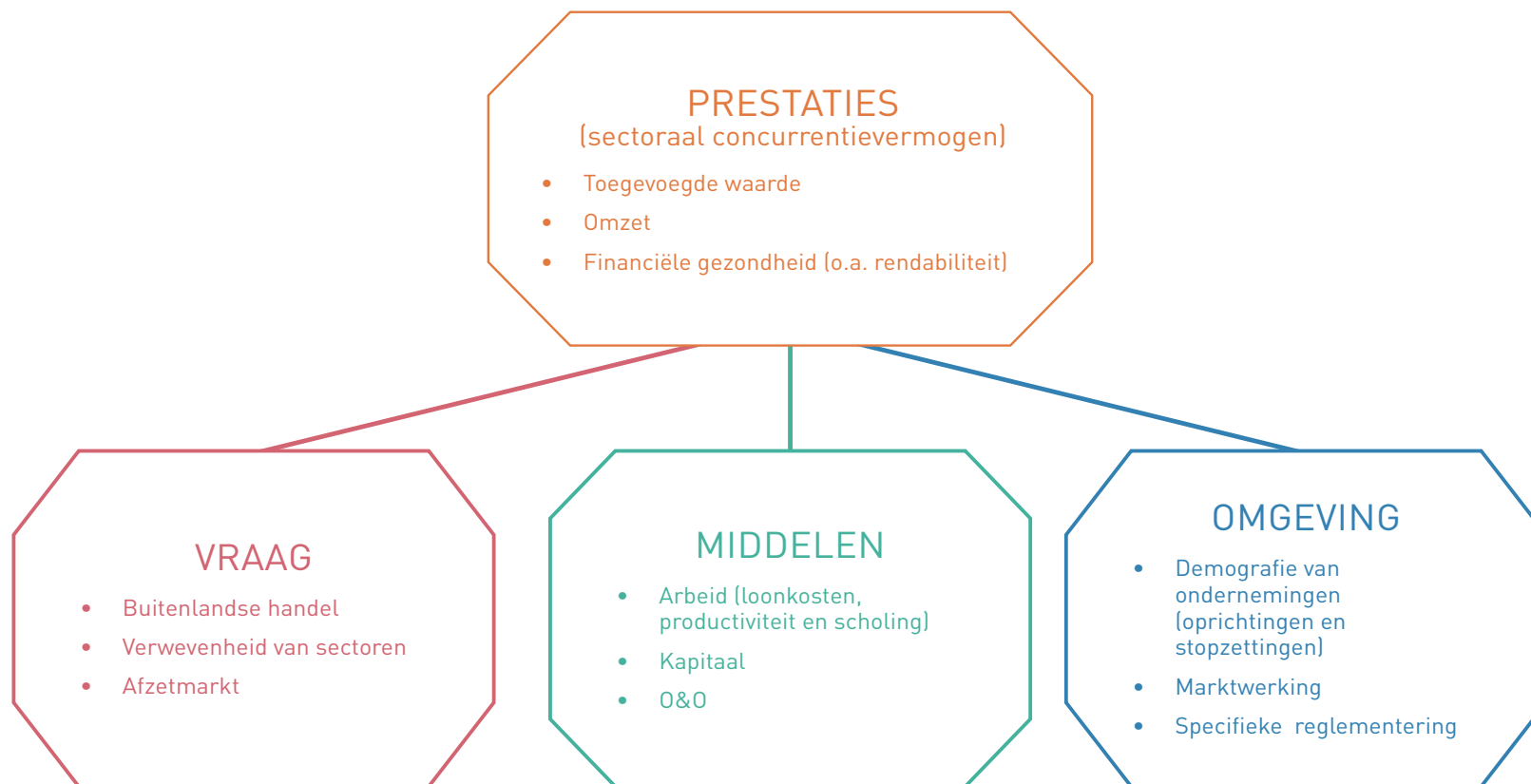
¹ Meer informatie is te vinden in een [methodologische nota](#).



Sectoraal concurrentievermogen

5

Het sectorale concurrentievermogen wordt besproken aan de hand van onderstaand analysekader. De prestaties worden bepaalt door 3 categorieën determinanten: de vraag, de middelen en de omgeving.



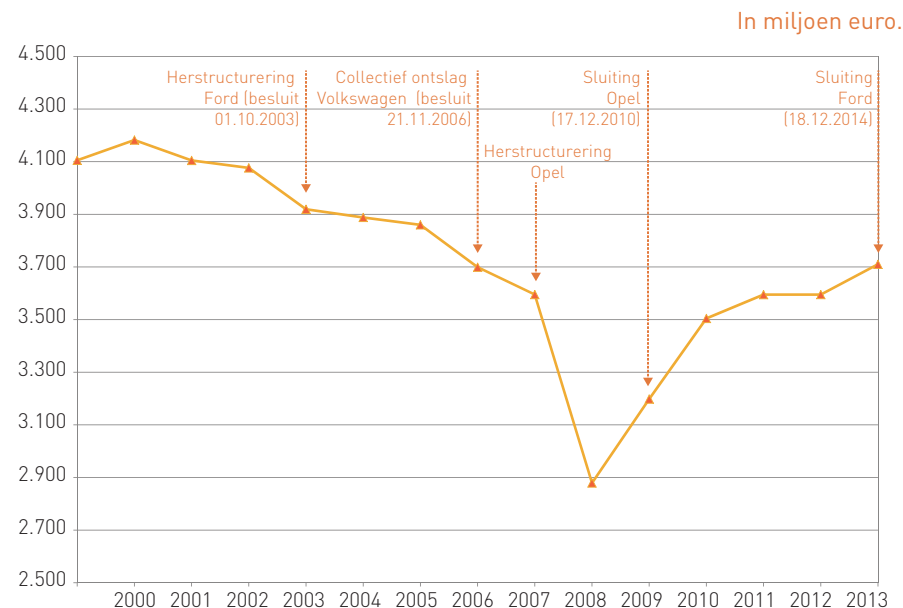
Prestaties

Toegevoegde waarde

- De toegevoegde waarde nam jaarlijks gemiddeld 3,6 % af over de periode 2008-2014, te wijten aan een sterke terugval van de toegevoegde waarde in 2009 (ingegeven door een herstructurering in 2008 en de definitieve sluiting in 2010 van Opel Antwerpen). Sinds 2010 echter, is het verloop van de toegevoegde waarde vrij stabiel. **De sector wordt evenwel sterk gedomineerd door enkele grote spelers.** Ook in Nederland en Frankrijk was de gemiddelde jaarlijkse groei negatief tussen 2008 en 2014. In Duitsland daarentegen groeide de sector gemiddeld 4,2 % per jaar tussen 2008 en 2014.
- Na een wisselend verloop de jaren voordien **groeide de toegevoegde waarde tussen 2013 en 2014 met 3,1 %**. Ook in Nederland groeide de toegevoegde waarde in de sector tussen 2013 en 2014 (+3,2 %). Frankrijk daarentegen kende een negatieve groei (4,4 %)². Na de dip in 2009 bereikte de toegevoegde waarde in de Belgische sector CL in 2014 opnieuw het niveau van 2007.
- De sector CL staat in voor 7,5 % van de toegevoegde waarde van de verwerkende nijverheid (2014). In zowel de eurozone als de EU28 ligt dit rond 13 %. In Duitsland, waar de autoproductie zeer belangrijk is, bedraagt dit zelfs 20,1 % (laatst beschikbare periode 2013). Duitsland is dan ook de belangrijkste Europese autoproducent, en behoort zelfs wereldwijd tot de top 5 (bron: ACEA Economic and Market Report 2015 Q3);

² Geen cijfers beschikbaar voor Duitsland voor 2014.

Grafiek 1. Toegevoegde waarde (in lopende prijzen) van de sector vervaardiging van transportmiddelen



Bron: INR, Eurostat.

- 78,5 %** van de toegevoegde waarde wordt verwezenlijkt door de vervaardiging van motorvoertuigen, aanhangers en opleggers, terwijl de overige 21,5 % komt van de vervaardiging van andere transportmiddelen. In tegenstelling tot België, Nederland en Duitsland liggen in Frankrijk de verhoudingen omgekeerd: 57,3 % van de toegevoegde waarde is afkomstig uit andere transportmiddelen (scheepsbouw, rollend spoorwagemateriaal, lucht- en ruimtevaartuigen en de vervaardiging van elementen ervan).

Omzet

- De omzet van de sector (NACE 29 en 30) bedroeg 19,3 miljard euro in 2014 (voorlopige cijfers). Meer dan 90 % hiervan kwam van de vervaardiging van motorvoertuigen, aanhangers en opleggers.
- De omzet in de sector kende een piek in 2011 toen deze 21,7 miljard euro bedroeg.
- Net als de toegevoegde waarde herstelde ook de omzet na een terugval in 2009 opnieuw tot **gelijkaardige hoogtes als in 2008**.
- Frankrijk en vooral Duitsland konden na een dip in 2009 eveneens hun prestaties van 2008 evenaren en zelfs verbeteren.

Grafiek 2. Omzet in de sector vervaardiging van transportmiddelen
In miljard euro.



*: Cijfers 2009 onvolledig voor NACE 30 wegens vertrouwelijke data.
v: voorlopige cijfers 2014.

Bron: Eurostat, AD Statistiek-Statistics Belgium, sbs-statistieken.

Financiële gezondheid

Tabel 1. Financiële ratio's voor de sector vervaardiging van transportmiddelen

(In %)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rentabiliteit							
Bedrijfsresultaat / omzet	1,3	0,8	2,6	2,5	2,1	2,4	2,5
Resultaat na belast / omzet	0,3	-0,1	1,9	2,0	1,5	2,0	2,3
Solvabiliteit							
Eigen vermogen / vreemd vermogen	61,7	60,9	53,3	52,2	64,5	71,1	84,5
Eigen vermogen / totaal vermogen	35,1	34,7	32,6	32,6	37,0	39,5	43,6
Liquiditeit							
Quick ratio	112,0	111,5	122,7	114,8	111,5	117,0	128,3
Current ratio	144,1	141,1	148,4	138,7	138,5	142,8	157,8

Bron: Bel-first.

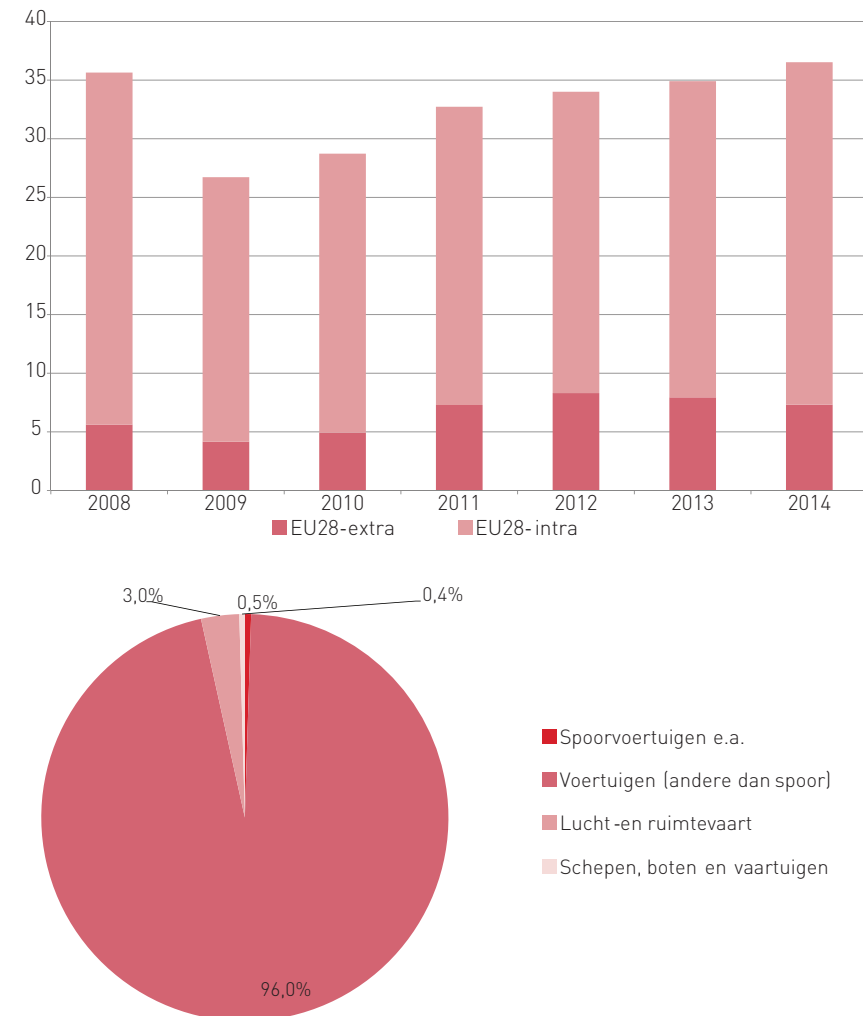
- De bedrijfsmarge van de sector CL (ratio bedrijfsresultaat/omzet) bedroeg 2,5 % in 2014. Dit lijkt op het eerste gezicht een **vrij lage marge** ten opzichte van de industrie (3,6 %), maar ligt in lijn met voorgaande jaren en is zelf fors hoger dan in 2008 en 2009.
- Uit de solvabiliteitsratio's blijkt dat de sector een gezonde verhouding kent tussen het vreemd vermogen en het eigen vermogen. De verhouding van het eigen vermogen ten opzichte van het totaal vermogen lag in 2014 hoger dan de voorgaande jaren.
- De liquiditeitsratio's maken duidelijk dat de sector CL beschikt over voldoende middelen op korte termijn om zijn schulden op lange termijn af te lossen. De liquiditeit ging er bovendien de voorbije jaren op vooruit.

Vraag

Buitenlandse handel

- **10,3 %** van de totale Belgische uitvoer in 2014 bestond uit vervoermaterieel (codes 86 tot 89 in de gecombineerde nomenclatuur). Frankrijk en vooral Duitsland zijn echter sterker gespecialiseerd: daar maakt de uitvoer van vervoermaterieel resp. 18,6 % en 21,7 % uit van de totale export.
- Stijgende trend van de uitvoer en invoer sinds 2009. Handelssaldo van de sector CL is in 2014 voor het eerst positief.
- Gelijklopend met de uitvoer, blijkt ook 10,5 % van de totale Belgische invoer uit vervoermaterieel te bestaan.
- België staat in voor 5,6 % van de uitvoer aan transportmiddelen van de Europese Unie in 2014, maar verliest terrein (6,3 % in 2008 en zelfs 7,5 % in 2001). Duitsland en Frankrijk samen nemen al 49,6 % van het marktaandeel in. Terwijl Frankrijk en Nederland hun aandeel in de Europese uitvoer, net als België, zien afnemen ten opzichte van 2008, breidt het Duitse marktaandeel nog verder uit.

Grafiek 3. Uitvoer van de transportsector, volgens bestemming en volgens productgroep
In miljard euro.



Bron: Comext.

Verwevenheid met andere sectoren

- De productiemultiplicator (Federaal Planbureau) bedraagt 1,29 voor auto's, aanhangwagens en opleggers en 1,66 voor andere transportmiddelen. Dit betekent dat 1 miljoen vraag naar deze producten respectievelijk een binnenlandse productie van 1,29 en 1,66 miljoen euro genereert. Vergeleken met andere bedrijfstakken is dit vrij gemiddeld. De verbondenheid met andere sectoren en de impact ervan op de totale binnenlandse productie is dus relatief.
- **Bedrijven uit de sector CL interageren vooral met andere bedrijven uit deze sector:** dat komt omdat veel toeleveranciers de grote productiebedrijven voorzien van intermediaire goederen. Ook de groothandel die instaat voor de verkoop en reparatie en onderhoud van autovoertuigen en motorfietsen en de vervoersector zijn afnemers.
- De belangrijkste inputs voor het vervaardigen van transportmiddelen zijn behalve producten afkomstig uit de sector zelf, rubber en plastic, informatica-, elektronische en optische producten, andere machines en werktuigen en producten uit de groothandel voor reparatie en onderhoud van voertuigen.

Afzetmarkt

- Van het totale gebruik (input-outputtabellen 2010, volgens het Europees Systeem van Rekeningen 2010 (ESR2010)) aan transportmiddelen (NACE 29-30) wordt 12 % verbruikt door de huishoudens en 20,2 % door de andere sectoren. Meer dan de helft gaat naar het buitenland (51,8 %). 15 % van de transportmiddelen wordt gebruikt als investeringen in vaste activa.
- Voor de onderzochte sectoren, en meer bepaald de autosector en de lucht- en ruimtevaartsector, speelt de effectieve concurrentie zich af op een markt die het Belgische kader overschrijdt. Het is dan ook moeilijk om lessen te trekken over de werking van de interne markt.
- Alle sectoren van de vervaardiging en assemblage van motorvoertuigen zijn onderhevig aan een sterke internationale concurrentie. In 2013 werd een groot deel van de geconsumeerde producten uit de sector ingevoerd (ten nadele van de binnenlandse productie): 90 % voor de sector vervaardiging van motorvoertuigen (NACE 2910) en 75 % voor de sector vervaardiging van andere delen en toebehoren van motorvoertuigen (NACE 2932).

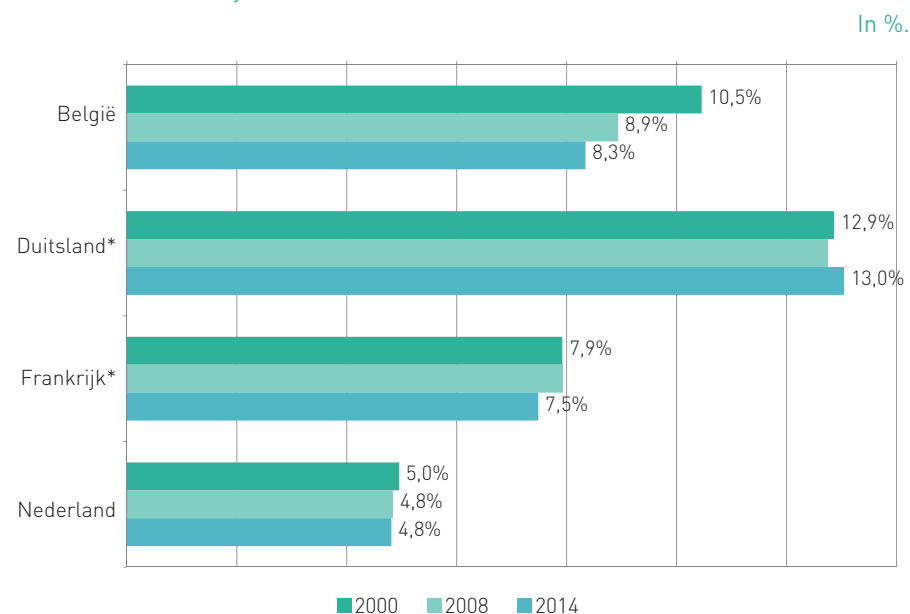
Middelen

Arbeid

- **42.700 werknemers** waren in 2014 tewerkgesteld in de sector CL: 36.000 in C29 en 6.700 in C30 (gegevens Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR)). Zij werkten samen meer dan 65,1 miljoen uren. Dat is ruim 3 % werknemers minder dan een jaar eerder. De volledige economie zag nochtans wel haar tewerkstelling toenemen.
- De sector CL (NACE 29-30) was in 2014 verantwoordelijk voor 0,9 % van de totale tewerkstelling van ons land in zowel gewerkte uren als personen. In vergelijking met 2000 betekent dit een sterke daling: toen was de sector nog goed voor 1,7 % van de totale tewerkstelling (INR).
- Tussen 2000 en 2014 daalde de tewerkstelling in de sector met 37,7 %, grotendeels ingegeven door een daling in de sector van de autoproductie (-39 %), maar ook de vervaardiging van ander transportmiddelen (-28,7 %) deelde in de klappen. Over deze periode gingen in de autosector alleen 15.700 banen verloren, door herstructureringen, bij o.a. Volkswagen Vorst.
- Ook op minder lange termijn (2008-2014) was de daling vooral te voelen bij de vervaardiging van autovoertuigen (-21,6 %) en minder bij de andere transportmiddelen (4,3 %). In deze periode sloten immers zowel de Opelfabriek in Antwerpen als Ford Genk. De autosector is daarbij afhankelijk van beslissingen van het moederbedrijf.

- Frankrijk en Nederland zagen eveneens (in iets mindere mate) banen verloren gaan in deze sectoren, Duitsland daarentegen zag op korte termijn (2008-2014) de tewerkstelling stijgen. Op langere termijn was er in Duitsland slechts een lichte afname merkbaar (-3,5 % tussen 2000 in 2013), terwijl dit in de andere landen opliep tot meer dan 20 %.

Grafiek 4. Aandeel tewerkstelling van de sector vervaardiging van transportmiddelen in de verwerkende nijverheid



* Cijfers 2013 in plaats van 2014

Bron: INR, Eurostat.

Loonkosten per eenheid product³

- De arbeidskosten zijn heel belangrijk in de nijverheid. Oplopende kosten kunnen er voor zorgen dat de productie wordt **gedelokaliseerd** en dat er zo arbeidsplaatsen en toegevoegde waarde verloren gaan in ons land.
- In de sector NACE 29 stegen de loonkosten per werknemer in België tussen 2008 en 2013 geleidelijk van 55.670 euro naar 60.763 euro, een stijging met 9,1 %.
- Het verloop van de reële productiviteit verliep grillig tijdens de beschouwde periode, met een daling van 16,7 % tussen 2008 en 2013. De stijging van de loonkosten gecombineerd met de daling van de reële productiviteit zorgde sinds 2008 voor een stijging van de reële loonkosten per eenheid (+31,1 %), sneller dan in de buurlanden. Onder hen daalde deze indicator enkel in Duitsland, over zes jaar bekeken.
- De daling van de loonkosten per eenheid (LPE) in 2013 (-2,4 %) is te verklaren door een snellere groei van de reële productiviteit (+8,8 %) dan van de lonen (+6,1 %). Deze inkrimping compenseert echter onvoldoende de voorgaande stijgingen. Ondanks de daling ligt de LPE in België in de sector NACE 29 hoger dan in de drie buurlanden (vooral het verschil met Duitsland en Nederland is opvallend groot).

³ In deze sectie worden de loonkosten, de productiviteit en de loonkosten per eenheid product berekend per werknemer.

Tabel 2. Loonkosten, reële productiviteit en loonkosten per eenheid (LPE) in de sector vervaardiging en assemblage van motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers (In %)

	Wijziging 2013/2008			Wijziging 2013/2012		
	Loonkosten	Reële productiviteit	LPE	Loonkosten	Reële productiviteit	LPE
Eurozone	11,5	12,2	-0,6	4,8	2,4	2,4
België	9,1	-16,7	31,1	6,1	8,8	-2,4
Duitsland	15,9	19,8	-3,2	5,0	0,8	4,2
Frankrijk	16,4	1,6	14,5	3,6	0,1	3,5
Nederland	15,7	-6,0	23,1	2,5	2,6	-0,1

Bron: Eurostat, eigen berekeningen.

- In NACE-sector 30 stegen de loonkosten per werkende in België tussen 2008 en 2013 van 61.638 euro naar 70.800 euro, een toename met 14,9 %. In die periode steeg de reële productiviteit met 26,3 % (door een forse versnelling in 2011). De LPE daalde daarvoor met 9,1 % voor deze periode, terwijl ze steeg in de eurozone en in de drie andere buurlanden (en opvallend fors in Nederland, +44,4 %).
- Niettemin daalde de reële productiviteit in België in het laatste jaar (-11,7 % in 2013⁴), terwijl de loonkosten enigszins toenamen (+1,5 %), met een aanzienlijke stijging van de LPE in 2013 (+14,9 %) tot gevolg. Dat leidde tot een verzwakking van het concurrentievermogen. In 2013 kenden België en de drie buurlanden een verlies aan concurrentievermogen (stijging van de LPE). De versnelling van de LPE was evenwel opmerkelijker in België (+14,9 %) dan in Duitsland (+12,2 %), Nederland (+6,1 %) en Frankrijk (+3,3 %).

⁴ De productiviteit in absolute waarde ging van 124.460 euro in 2012 naar 109.879 euro in 2013.

Tabel 3. Loonkosten, reële productiviteit en LPE in de sector vervaardiging van andere transportmiddelen

In %.

	Wijziging 2013/2008			Wijziging 2013/2012		
	Loonkosten	Reële productiviteit	LPE	Loonkosten	Reële productiviteit	LPE
Eurozone	15,3	0,5	14,7	4,6	-1,7	6,4
België	14,9	26,3	-9,1	1,5	-11,7	14,9
Duitsland	16,8	4,6	11,7	5,4	-6,1	12,2
Frankrijk	23,7	11,7	10,8	2,7	-0,5	3,3
Nederland	19,9	-17,0	44,4	3,5	-2,4	6,1

Bron: Eurostat, eigen berekeningen.

Scholingsgraad personeel

- 22,6 % van het personeel⁵ heeft als hoogste diploma een diploma uit de categorie “hoger technisch- of kunst secundair onderwijs / technisch- of kunst secundair onderwijs van de 3e graad (TSO, KSO)”, en nog eens 19,6 % in “hoger beroeps secundair onderwijs / beroeps secundair onderwijs van de 3e graad (BSO, DBSO), 7e jaar BSO; leertijd (middenstandsopleiding Syntra)”. Minder dan een kwart van de tewerkgestelden in de sector CL beschikken over een diploma hoger onderwijs. Het overgrote deel van de werknemers in de sector heeft dus **geen diploma hoger onderwijs**. Ten opzichte van de totale economie is dit opmerkelijk, daar beschikt zo’n 43,2 % over een diploma hoger onderwijs, in de industrie is dat 31 %. De sectorfederatie zet zich via het organiseren van opleidingen sterk in om het onderwijs op de hoogte te houden van de nieuwste technologieën.

Kapitaal

- In 2014 bedroegen de investeringen in België, gemeten op basis van de bruto vaste kapitaalvorming (BVKV), voor alle sectoren samen 93,3 miljard euro, dat komt overeen met 23 % van het bbp. In hetzelfde jaar bedroeg de BVKV voor de sector vervaardiging van transportmiddelen (CL) 782,3 miljoen euro, dat is 6,6 % van de verwerkende nijverheid en 0,2 % van het bbp.
- Tussen 2008 en 2014 steeg de BVKV van de sector vervaardiging van transportmiddelen (CL) met 18 %, maar daalde met 4 % tussen 2013 en 2014.
- Tussen 2013 en 2014 daalde de investeringsgraad (BVKV/bruto toegevoegde waarde tegen constante prijzen) van de sector CL met 2 procentpunt, van 31 % in 2013 naar 29 % in 2014. Daarentegen steeg de investeringsgraad tussen 2008 en 2014 met 9 procentpunt.

⁵ Beperkte steekproef.

O&O

- In 2013 (laatst beschikbare jaar) bedroeg het aandeel van de O&O-uitgaven van de sector CL in de totale O&O-uitgaven 6 % in Nederland, 7 % in België, 34 % in Frankrijk en 42 % in Duitsland. Tussen 2008 en 2013 stegen de O&O-uitgaven in de sector met 57 % in België, 9 % in Duitsland en 130 % in Nederland, terwijl ze daalden met 1 % in Frankrijk.
- De O&O-uitgaven in België van de sectoren NACE 29 en 30 stegen respectievelijk met 68 % en 46 % tussen 2008 en 2013. Deze resultaten zouden een, gedeeltelijke, verklaring kunnen vormen voor de goede prestaties van de bovengenoemde sectoren, die in deze periode een omzetstijging kenden van 2 % en 14 %.
- Tussen 2010 en 2013 nam de O&O-intensiteit van de sector toe in Nederland (+106 %), in België (+43 %) en in Frankrijk (+16 %), terwijl ze afnam in Duitsland (-4 %).

Tabel 4. O&O-uitgaven van de sector vervaardiging van transportmiddelen en O&O-intensiteit

In miljoen euro en in %.

CL	O&O-uitgaven				O&O-intensiteit (in %)*			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Duitsland	17.325,9	18.914,3	20.043,7	19.204,9	18,4	17,7	18,9	17,7
Frankrijk	4.528,9	4.841,8	5.079	5.297,4	23	24,9	25,7	26,7
België	194,9	243,2	241,5	275,2	7,4	9,2	9,7	10,6
Nederland	133	239,1	240,4	248,7	3,5	6,2	6,8	7,3

*(Uitgaven voor O&O/toegevoegde waarde) x 100.
Bron: Eurostat.

- Als gevolg van de economische en financiële crisis kende de totale factorproductiviteit (TFP) van de verwerkende nijverheid een zaagtandverloop tussen 2008 en 2011, om dan met 4 % te stijgen tussen 2011 en 2013 (zie grafiek 5). De TFP van de sector CL werd eveneens getroffen door de crisis, maar kende een tijdelijk herstel in 2010, om dan met 9 % te dalen tussen 2010 en 2013.

Grafiek 5. Totale factorproductiviteit van de verwerkende nijverheid en de sector vervaardiging van transportmiddelen



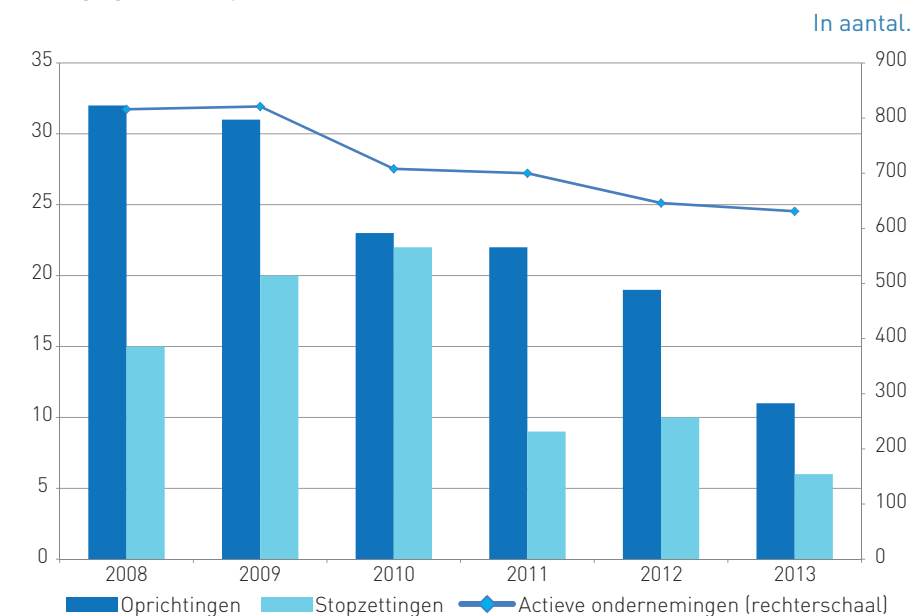
Bron: EUKlems.

Omgeving

Demografie van ondernemingen

- **1,7 %** van de actieve ondernemingen in de industrie zijn bedrijvig in de sector CL. In België bestaat de sector uit 631 ondernemingen, terwijl er in Duitsland 2.265 ondernemingen (2 % van de industrie) actief zijn, in Frankrijk 3.431 (1,4 % van de industrie) en in Nederland 2.265 (3,7 % van de industrie).
- De grootte van de bedrijven verschilt sterk. De sector bestaat voor bijna de helft uit ondernemingen zonder werknemers, maar anderzijds telt een kwart van de ondernemingen meer dan 10 werknemers.
- Het aantal oprichtingen en stopzettingen in de sector ligt zeer laag. In 2013 werden slechts 11 nieuwe ondernemingen opgericht terwijl er 6 verdwenen.
- De **overlevingsgraad** na 3 jaar in de sector CL bedroeg **78,3 %** in 2013. Ondernemingen zonder personeel hadden de laagste overlevingsgraad (73,7 %), terwijl grote ondernemingen (meer dan 10 werknemers) de beste slaagkansen bleken te hebben.

Grafiek 6. Oprichtingen, stopzettingen en actieve ondernemingen in de sector vervaardiging van transportmiddelen



Bron: Eurostat.

Marktwerving

- Het grootste deel van de autoproductie in België is bestemd voor de uitvoer. De Belgische automarkt, die reeds sterk gemotoriseerd is, slurpt slechts een gering aandeel van de Belgische autoproductie op. Zo werden er in 2014 van de 264.200 in Gent geproduceerde Volvwagens 252.574 (96 %) uitgevoerd, waarvan ongeveer 58 % naar Europa, en het overige deel naar de rest van de wereld, waaronder 14 % naar China en 10 % naar de Verenigde Staten. Van de Audiwagens die in de fabriek van Vorst geproduceerd worden, werden er van de 115.377 in 2014 geproduceerde auto's ongeveer 90 % uitgevoerd; 82 % was bestemd voor de Europese markt (31 % voor het Verenigd Koninkrijk en 21 % voor Duitsland) en het saldo (18 %) voor de rest van de wereld, waaronder China, dat met 5 % de belangrijkste niet-Europese bestemming was.
- De levenscyclus van een auto (gemeten aan de tijd voor er een nieuw model verschijnt) vormt een indicator waarmee men kan anticiperen op de levensvatbaarheid van een fabriek, als de directie van de fabriek geen nieuwe modellen plant ter vervanging van het lopende model als dit het einde van zijn levenscyclus bereikt. Een normale levenscyclus duurt zeven jaar. In het geval van **Volvo Cars Gent**, waar de fabriek de bevestiging gekregen heeft dat er in 2018 gestart wordt met de assemblage van een compacte SUV, de XC40, en dat vanaf 2019 de nieuwe V40 in Gent gebouwd wordt, **wordt verwacht dat de activiteit in Gent voortgezet wordt tot minstens 2026-2027**. Audi Vorst heeft de bevestiging gekregen dat het vanaf 2018 de eerste volledig elektrische SUV mag produceren. Het lijkt dus dat de activiteit van de vestiging, en derhalve **de tewerkstelling, minstens tot 2025 gegarandeerd is**.
- Voor het aantrekken van nieuwe projecten bij Audi Vorst werd een **steunpakket** ontwikkeld op basis van de taxshift, de verminderde werkgeversbijdrage en de indexsprong, evenals bestaande fiscale

gunstregimes voor ploegenarbeid, een specifiek belastingkrediet voor onderzoek en ontwikkeling en een octrooiaftrek wanneer bijkomende researchinspanningen naar België verplaatst worden.

- De door de Europese Unie illegaal bevonden excess profit ruling (in januari 2016) zou een impact kunnen hebben op toekomstige investeringsprojecten.

Reglementering

Het concurrentievermogen van een sector ondervindt soms invloed van het ontbreken van een level playing field voor reglementering. Hieronder worden enkele regelgevende obstakels opgesomd waarmee de sector CL wordt geconfronteerd.

Auto-industrie⁶

- Door de afwezigheid van fiscale harmonisatie zijn de constructeurs verplicht om prijzen zonder btw te hanteren die verschillend zijn naargelang de lidstaten en om kortingen te geven die de markt destabiliseren en die hun bruto operationele marges in het gedrang brengen.
- De premies die door lidstaten toegekend worden om de aankoop van bepaalde categorieën wagens te stimuleren, versplinteren de Europese markt nog meer.
- Door het grote aantal technische voorschriften en milieunormen (er werden op 20 jaar tijd niet minder dan 7 normen voor vervuillende uitstootgassen goedgekeurd) en een Europese regelgeving die strenger is dan de mondiale normen zijn de Europese autoconstructeurs verplicht om twee types voertuigen te bouwen, één voor Europa en één voor de buitenlandse markt.

6 Bron: <http://www.senat.fr/rap/r06-254/r06-2541.html>.

- De Commissie Leefmilieu van het Europees Parlement keurde de ontwerpverordening goed die tegen 2020 een uitstootnorm van 147 g CO₂/km vastlegt voor lichte bedrijfsvoertuigen. Volgens ACEA (vereniging van Europese autoconstructeurs), die aangeeft dat de CO₂-uitstoot tussen 2007 en 2012 reeds 39 % lager uitkwam, moet men voor deze doelstelling een beroep doen op hybride technologie.
- Naar aanleiding van de recente problemen in de sector met software-aanpassingen om de emissie-uitstoot te manipuleren, heeft de Europese Commissie wetgevingsvoorstellen⁸ ingediend om ervoor te zorgen dat autofabrikanten zich strikt houden aan alle **veiligheids-, milieu- en productievoorschriften** van de EU. Dit nieuwe voorstel heeft 3 doelstellingen:
 1. de versterking van de onafhankelijkheid en kwaliteit van de tests voor het in de handel brengen van auto's,
 2. de invoering van een doeltreffend markttoezichtstelsel voor de conformiteitscontrole van auto's die reeds in het verkeer zijn gebracht en
 3. de versterking van het typegoedkeuringsstelsel met meer toezicht op Europees niveau⁹.

Scheepsbouw¹⁰

- Europese bedrijven staan tegenover buitenlandse concurrenten die diverse voordelen genieten (overheidssteun, beschikking over goedkoop kapitaal, overvloedig aanwezige arbeidskrachten, soepele toepassing van internationaal goedgekeurde normen).

- Het Europese concurrentievermogen wordt in ruime mate beïnvloed door inspanningen voor wetenschappelijk onderzoek en innovatie. De grote uitdaging is om nieuwe scheepsmodellen en scheepsuitrusting te ontwerpen om de veiligheid en de milieuprestaties te verbeteren.

Rollend spoorwegmaterieel¹¹

- Technische en administratieve hinderpalen leiden tot buitensporig hoge administratiekosten en hinderen de toegang tot de markt, vooral voor nieuwkomers. De toelatingsprocedures voor nieuwe spoorwegvoertuigen zijn lang en duur. En ook al bestaan er op Europees niveau geharmoniseerde normen, de spoorwegvergunningen en veiligheidscertificaten worden momenteel door de lidstaat zelf afgeleverd.

Luchtvaartindustrie¹²

- Globale akkoorden over luchtvaartdiensten zouden de voorschriften op elkaar moeten afstemmen om zo eerlijke concurrentie en een duurzame luchtvaartindustrie mogelijk te maken.
- De meeste landen kennen nog steeds regels die bepalen dat luchtvaartmaatschappijen grotendeels moeten eigendom zijn van en gecontroleerd worden door nationale onderdanen en blokkeren zo luchtvaartbedrijven om een beroep te doen op andere investeerders, en ontzeggen hen de toegang tot de financiële markten.

⁷ Kooldioxide.

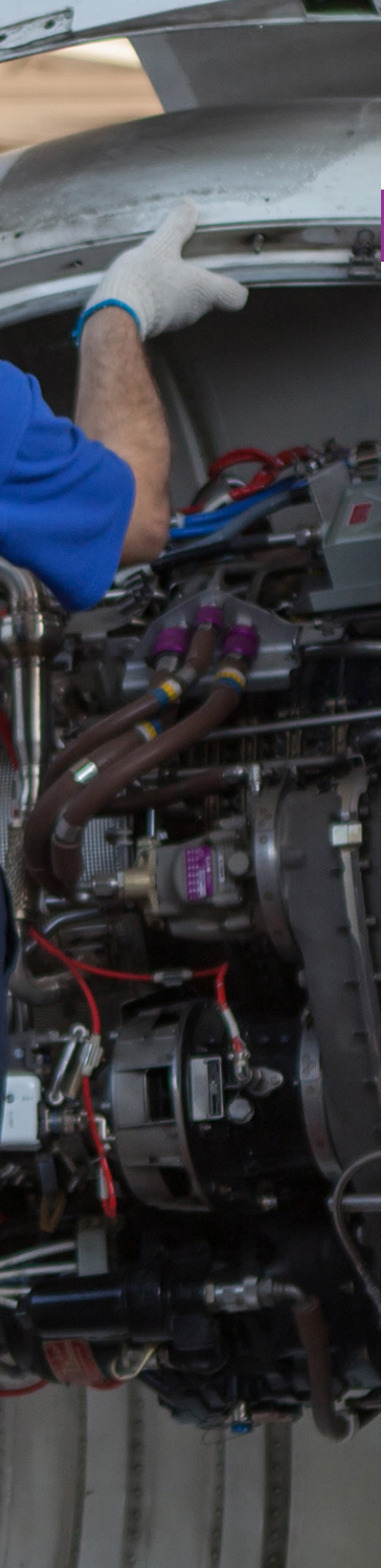
⁸ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8643&lang=en&tpa_id=0&title=European-Commission-tightens-rules-for-safer-and-cleaner-cars.

⁹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-167_nl.htm

¹⁰ Europese Commissie, Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018, 2009
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex-%3A52009DC0008>

¹¹ Europese Commissie, Europesespoorwegen: uitdagingen voor de toekomst, januari 2013
[http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-45_nl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-45_nl.htm).

¹² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, Het externe luchtvaartbeleid van de EU - De aanpak van toekomstige uitdagingen, 2012.
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX-%3A52012DC0556>



Strengths

- Sterke aanwezigheid op de mondiale markt (CL)
- Weinig afhankelijk van andere sectoren (CL)
- Diverse afnemers (CL)
- Toename van de uitgaven voor O&O (CL)
- Recente ontwikkelingen bij Belgische constructeurs lijken de verankering op MLT te verzekeren

Weaknesses

- Lage productiviteit (CL), maar neemt wel toe (C29)
- Hoge loonkosten per eenheid LPE (C29), maar nemen af
- Vrij lage marge (CL)
- Dalende investeringsgraad in 2014 (CL)
- Sector gedomineerd door één afhankelijk van enkele zeer grote bedrijven (CL)
- Dalende tewerkstelling (CL)

SWOT

Opportunities

- Overheid voorstander om aantrekkelijk investeringsklimaat voor multinationals uit te werken (cfr steunpakket overheid voor Audi)
- Nieuwe markten met duurzame vervoerssystemen (elektrische voertuigen enz.) in ontwikkeling
- European industrial renaissance
- Betere bescherming van kennis en intellectuele eigendom in de scheepsbouw

Threats

- Risico voor delocalisatie (CL)
- Sector onder vuur door milieureglementering (dieselgate, sjoemelsoftware) (C29)
- Laaggeschoold personeel, terwijl technologie in de industrie belangrijker wordt (CL)
- Afwezigheid van Europese fiscale harmonisatie in de autosector
- Hinderpalen voor een harmonisatie van de technische normen voor rollend spoorwegmaterieel
- Ontbreken van een hervorming van de regels voor controle en eigendom van luchtvaartmaatschappijen
- Afwezigheid van een regelgeving die eerlijke concurrentie en een duurzame luchtvaartindustrie mogelijk maakt

Lijst van grafieken

Grafiek 1. Toegevoegde waarde (in lopende prijzen) van de sector vervaardiging van transport-middelen	6
Grafiek 2. Omzet in de sector vervaardiging van transportmiddelen	7
Grafiek 3. Uitvoer van de transportsector, volgens bestemming en volgens productgroep	8
Grafiek 4. Aandeel tewerkstelling van de sector vervaardiging van transportmiddelen in de verwerkende nijverheid	10
Grafiek 5. Totale factorproductiviteit van de verwerkende nijverheid en de sector vervaardiging van transportmiddelen	13
Grafiek 6. Oprichtingen, stopzettingen en actieve ondernemingen in de sector vervaardiging van transportmiddelen	14

Lijst van tabellen

Tabel 1. Financiële ratio's voor de sector vervaardiging van transportmiddelen	7
Tabel 2. Loonkosten, reële productiviteit en loonkosten per eenheid (LPE) in de sector vervaardiging en assemblage van motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers	11
Tabel 3. Loonkosten, reële productiviteit en LPE in de sector vervaardiging van andere transportmiddelen	12
Tabel 4. O&O-uitgaven van de sector vervaardiging van transportmiddelen en O&O-intensiteit	13



Vooruitgangstraat 50
1210 Brussel
Ondernemingsnummer: 0314.595.348
<http://economie.fgov.be>